



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 65]

नई दिल्ली, मंगलवार, मार्च 13, 2001/फाल्गुन 22, 1922

No. 65]

NEW DELHI, TUESDAY, MARCH 13, 2001/PHALGUNA 22, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 13 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/59/2000-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुम्बई पत्तन न्यास द्वारा वसूल की जाने वाली जलयानों के लिए लाइसेंस फीस और हॉवर क्राफ्टों तथा कैटामारैनों के लिए यात्री फीस में कटौती करने के संबंध में मैमर्स मालदार कैटामारैन्स इंडिया प्रा. लि. और इंटर हार्बर कैटामारैन्स फेरी सर्विसेज द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/11/2001-टीपीटी

मैसर्स मालदार कैटामारैन्स इंडिया प्रा० लि०

आवेदक

और

मैसर्स इंटर हार्बर कैटामारैन्स फेरी सर्विसेज

बनाम

मुंबई पत्तन न्यास

प्रत्यर्था

आदेश

(14 फरवरी 2001 को पारित)

यह मामला मुंबई पत्तन न्यास द्वारा वसूल की जाने वाली जलयान के लिए लाइसेंस फीस और हॉवर क्राफ्टों तथा कैटामारैनों के लिए पत्तन देय शुल्क तथा यात्री फीस में कटौती करने के लिए अनुरोध करते हुए मालदार

कैटामारैन्स इंडिया प्रा० लि० और मैसर्स इटर हार्बर कैटामारैन्स फेरी सर्विसेज द्वारा प्रस्तुत संयुक्त अभ्यावेदन के संबंध में है।

2.1 आवेदको ने अपने संयुक्त अभ्यावेदन में निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं -

- (i) हालांकि 1998 में यात्री फीस के प्रशुल्क घटाकर कम कर दिए गए थे तथापि अभी भी वे बहुत अधिक हैं और तर्कसंगत नहीं हैं। यह द्रुतगामी परिवहन के लिए आधुनिक बंदरगाह पर साधन उपलब्ध कराने के उनके प्रयासों के लिए हानिकर है।
- (ii) यात्री फीस में की गई कटौती दिसंबर 1998 में घोषित जलयानों के लिए लाइसेंस फीस में तीन गुणा वृद्धि से निष्फल हो गई।
- (iii) गेटवे-मॉडवा मार्ग पर कैटामारैनों के लिए शुल्क की वसूली 8 माह के साफ मौसम के लिए की जाती है। दूसरी ओर हॉवर क्राफ्ट चूंकि सभी प्रकार के मौसम में चलने वाले यान हैं अतः उनसे इस तथ्य को मद्देनजर रखे बिना 12 माह की फीस प्रभारित की जाती है कि प्रचालक जेट्टी अर्थात् गेटवे ऑफ इंडिया का प्रयोग मानसून अवधि में नहीं होता और इसलिए इस अवधि की वसूली अनुचित है।
- (iv) मुंबई पत्तन न्यास गेटवे ऑफ इंडिया पर अवतरण स्थल को प्रयोग करने की अनुमति देने और अपने समुद्री क्षेत्र से होकर मार्गाधिकार की अनुमति देने के अलावा और कोई सेवा उपलब्ध नहीं करा रहा। इस दृष्टि से वसूली बहुत अधिक है।
- (v) हॉवर क्राफ्ट प्रचालक मैसर्स एस के एस सुपर क्राफ्ट्स गेटवे ऑफ इंडिया में अवतरण की सुविधा का प्रयोग करने के लिए किराये के रूप में प्रतिमाह अतिरिक्त राशि का भुगतान कर रहे हैं क्योंकि उनके लिए आबटित स्थान निर्धारित है।

2.2 आवेदको ने अधिकरण से निम्नलिखित एक तथ्य पर विचार करने का अनुरोध किया है -

- (i) केवल हॉवर क्राफ्टों और कैटामारैनों पर प्रभारित यात्री फीस को रद्द किया जाए क्योंकि वे पहले से ही जलयानों के लिए लाइसेंस फीस तीन गुणा अधिक भुगतान कर रहे हैं।

- (ii) यात्री फीस को घटाकर हॉवर क्राफ्टो एव कैटामारैनों के लिए 8 माह के लिए 30% की क्षमता के लिए 2.50 रु० की समान दर की जाए ।
- (iii) जलयानों के लिए लाइसेंस फीस को 30 रु० प्रति जीआरटी प्रतिमाह से घटाकर अन्य यानों पर लागू फीस अर्थात् 10 रु० प्रति जीआरटी प्रतिमाह कर दिया जाए ।

3 तत्पश्चात् मैसर्स मालदार कैटामारैन्स इंडिया प्रा० लि० ने एमबीपीटी को मामले पर विचार करने के लिए अनुरोध पत्र भेजा जिससे उपर्युक्त मामले के कारण उनके वर्ष 2000 के यात्री नौका लाइसेंस का नवीकरण कराने में बाधा न आए ।

4.1 मैसर्स गेटवे एलिफेन्टा जल-वाहतुक सहकारी संस्था मर्यादित ने इन कार्यवाहियों के पक्षकार के रूप में मुकदमा चलाए जाने का अनुरोध करते हुए निम्नलिखित टिप्पणियाँ भी दी हैं -

- (i) 1991 से पूर्व मुंबई में चलने वाली यात्री लाच के लिए लाइसेंस जारी करने की फीस 82/- रु० प्रतिवर्ष थी । इसके अलावा 10/- रु० प्रतिमाह की दर पर किंतु वार्षिक आधार पर एकमुश्त अदा किए जाने पर अधिकतम 8 गुणा किराया देना होता था । 1991 में दोनों ही वसूलियों को मिलाकर एक कर दिया गया और संयुक्त लाइसेंस फीस 10/- रु० प्रति जीआरटी प्रतिमाह किंतु वार्षिक आधार पर एकमुश्त अदा किए जाने पर अधिकतम 8 माह की फीस के बराबर कर दी गई । दिसंबर 1998 में एमबीपीटी ने महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण के अनुमोदन से जलयानों के लिए लाइसेंस फीस 10/- रु० प्रति जीआरटी की दर पर लागू कर दी ।
- (ii) जलयानों के लिए संशोधित लाइसेंस फीस प्रतिवर्ष 12 माह के लिए देय होती है । इसके अलावा बदले पर 10/- रु० प्रति जीआरटी प्रतिमाह की दर पर किंतु वार्षिक आधार पर एकमुश्त अदा किए जाने पर अधिकतम 8 गुणा लाइसेंस फी देनी होती है, जो कि बहुत अधिक है ।
- (iii) एमबीपीटी जिस अवधि में किसी नौका की एमबीपीटी क्षेत्र में मरम्मत हो रही होती है उस अवधि में भी 3/- प्रति जीआरटी प्रति दिन की दर पर प्रभार वसूल करता है । समझ नहीं आता कि जब बदले पर लाइसेंस फीस पूरे वर्ष के लिए वसूल कर ली जाती है तो फिर यह सख्त (अतिरिक्त) प्रभार क्यों लिया जाता है ।
- (iv) हालांकि एमबीपीटी उपर्युक्त सभी फीस की वसूली तो कर रहा है परंतु उसके अनुरूप कोई सुविधा उपलब्ध नहीं कर रहा है । विशेष रूप से सख्ती की शर्त इतनी गलत है कि मर्केटाइल मरगन विभाग के सर्वेक्षकों ने भी सर्वेक्षण के लिए सख्ती की शर्त पर यान का निरीक्षण करने से इकार कर दिया है । एमबीपीटी स्वच्छ जल, प्रसाधन गृह, सामान्य (कॉमन) कार्यालय या यात्रियों

के लिए प्रतीक्षालय जैसी सार्वजनिक सेवाओं की सुविधा न तो दुर्लभ क्षेत्र में और न ही विभिन्न अवतरण स्थलों पर उपलब्ध कराता है ।

4.2 उपर्युक्त कारणों से सरथा ने प्राधिकरण से निम्नलिखित बातों पर विचार करने का अनुरोध किया है :-

- (i) विभिन्न प्रकार की फीसों को युक्तिसंगत बनाना ।
- (ii) प्रभार वसूली एक ही माध्यम से किए जाने की संभावना तलाश करना ।
- (iii) लाइसेंस जारी करने के लिए फीस तथा बंदर प्रभारों में भी कटौती करना ।
- (iv) प्रभारित राशि के अनुरूप उपलब्ध कराई जाने वाली सुविधाओं में सुधार करना ।

5 मैसर्स मालदार कैटामारैन्स इंडिया प्रा० लि० और मैसर्स इटर हार्बर कैटामारैन्स फेरी सर्विसेज के संयुक्त अभ्यावेदन की प्रति एमबीपीटी को अपनी टिप्पणियाँ देने के लिए भेजी गई । एमबीपीटी से प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

- (i) गेटवे ऑफ इंडिया से कैटामारैन्स/ हॉवर क्राफ्ट, द्रुतगामी नौका आदि के प्रचालन के तरीकों को प्रारंभ में बोर्ड ने अक्टूबर 1996 में अनुमोदित किया था । इसमें व्यस्ततम समय में 5/- ₹० प्रति यात्री और अन्य समय में 2.5/- ₹० प्रति यात्री की दर पर यात्री फीस की वसूली शामिल थी जिसमें पूरे वर्ष के लिए यात्रा की क्षमता का 60% प्रभार भी शामिल था । तत्पश्चात् मई 1998 में प्रचालकों का अभ्यावेदन मिलने पर, बोर्ड ने गेटवे और मांडवा के बीच के मार्गों के लिए यात्री क्षमता 30% मानकर तथा अन्य मार्गों के लिए यात्री क्षमता 60% मानकर तथा मांडवा मार्ग पर मानसून के मौसम को छोड़कर शेष 8 माह के लिए दिए जा रहे प्रभारों को ध्यान में रखकर प्रभारों में संशोधन किया । संशोधित दरे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अनुमोदन मिलने के बाद 13 8 1998 से प्रभावी हुई ।
- (ii) साधारण यात्री लांचों द्वारा वसूली की जाने वाली फीस की तुलना में कैटामारैन्स, हॉवर क्राफ्टों, द्रुतगामी नौकाओं के जा उच्चतर आय एवं मध्यम आय वर्ग के यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करती है, प्रचालकों द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रभार बहुत अधिक हैं । एमबीपीटी को देय प्रभारों और प्रचालकों द्वारा वसूल की जाने वाली फीस की तुलनात्मक स्थिति से पता चलता है कि उनके द्वारा एमबीपीटी को पत्तन देय शुल्कों (प्रति 6 माह) बंदरों पर प्रभारित दरों के मान के अधीन मासिक लाइसेंस फीस, जलयान के लिए लाइसेंस फीस और यात्री फीस के लिए किए जाने वाले कुल भुगतानों की तुलना में उनके द्वारा वसूल की जाने वाली फीस बहुत अधिक है ।
- (iii) एमबीपीटी द्वारा नौवहन के सुरक्षित साधन उपलब्ध कराने और पत्तन के संरक्षण के लिए काफी राशि खर्च की गई है । एमबीपीटी के समुद्र में चलने वाले कैटामारैन्स और द्रुतगामी नौकाओं की माह में प्रचालन की संख्या को देखते हुए जलयान के लिए 30 ₹० प्रति जीआरटी प्रतिमाह की दर पर लाइसेंस फीस बहुत अधिक नहीं है ।
- (iv) बदरों पर प्रभारित दरों के मान के खंड-1 में निर्धारित लाइसेंस फीस बदरों में यानों को दी जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए संयुक्त प्रभार है । पहले इन प्रभारों की वसूली भूमि किराया, बेसिन

किराया और स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार आदि के रूप में पृथक-पृथक की जाती थी। सरलीकरण किए जाने से अब केवल 'मासिक लाइसेंस फीस' नाम से संयुक्त प्रभार की वसूली की जाती है।

- (v) यह सही है कि मानसून काल में गेटवे ऑफ इंडिया जेटी का प्रयोग नहीं किया जाता परंतु उस अवधि में नये फेरी घाट से हॉवर क्राफ्ट सेवा चलती है। मानसून काल में केवल मांडवा तक की सेवा नहीं चलती अतः इस मार्ग के लिए रियायत पहले ही दी गई है। इस प्रकार दूसरे मार्गों पर 12 माह की अवधि के लिए यात्री फीस की वसूली का औचित्य सिद्ध हो जाता है।

6.1 इस मामले में एमबीपीटी के परिसर में 15 सितंबर 2000 को संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

एस.के.एस. सुपरक्राफ्ट्स

- (i) दरे बहुत अधिक हैं। बिना किसी सेवा या सुविधा के यात्री फीस वसूल की जाती है।
- (ii) एमबीपीटी 12 माह के लिए प्रभार वसूल करता है। हमारा प्रचालन समय केवल 7 1/2- 8 माह है।
- (iii) धारणा है कि केवल 60% क्षमता का ही उपयोग होता है। अतः यह बहुत अधिक है और काल्पनिक है।
- (iv) हमारी व्यवहार्यता प्रभावित होती है।
- (v) हमसे प्रभार बिल्कुल नहीं लिया जाना चाहिए। हम दोहरे प्रभार देते हैं। हम महाराष्ट्र मरीटाइम बोर्ड को भी प्रभारों का भुगतान करते हैं।
- (vi) हमारे कारोबार में पूंजी बहुत अधिक मात्रा में लगती है। हम करो का भुगतान करते हैं जो हमारे ऊपर बहुत भारी बोझ है।
- (vii) हम सार्वजनिक उपयोगी सेवा हैं अतः हमें पूरी छूट दी जानी चाहिए।
- (viii) हमें कोई सुविधा नहीं मिलती है। हमारे पास कोई नौका पुल नहीं है। अवतरण जेटी पर काई चपलान (फेडर) नहीं है और इस कारण हमारे यान क्षतिग्रस्त हो जाते हैं।
- (ix) हमें नहीं मालूम कि हमें लक्जरी यान के रूप में कैसे वर्गीकृत किया जा सकता है।

मालदार कैटामारेन्स इंडिया प्रा० लि०

यात्रियों के परिवहन का औसत कुल परिवहन क्षमता का 32% है। हम केवल 18% का परिवहन करते हैं। हमारे ऊपर बहुत अधिक बोझ डाला गया है।

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- (i) कैटामारैन्स, हॉवर क्राफ्ट आदि का प्रचालन हमारे पत्तन क्षेत्र में होता है और हमारा अधिकार क्षेत्र एमबीपीटी यात्री नौका नियमावली से शासित होता है ।
- (ii) जेएनपीटी बाद में बना । उन्हें जेएनपीटी चैनल को निर्बाध पार करने का अधिकार है ।
- (iii) हमने पहले ही परिवर्तन कर दिए हैं । हम केवल 8 माह के प्रभार लेते हैं और केवल 30% क्षमता के लिए ही प्रभार लेते हैं ।
- (iv) वे उच्चतर आय वर्ग की आवश्यकता की पूर्ति करते हैं । वे आसानी से भुगतान कर सकते हैं । यातायात आंकड़े एमएमबी द्वारा प्रमाणित होते हैं । हम केवल अपने क्षेत्र में चलने वाले यातायात के लिए प्रभार लेते हैं । बाहर जाने वाले यातायात के लिए नहीं ।
- (v) उनकी समस्या 1996-98 में उठी थी । उनकी समस्या को देखते हुए, 1998 में हमने दरों में संशोधन किया । वे चाहते हैं कि इन दरों को पूर्व प्रभाव से लागू किया जाए जो नितांत असंभव है ।
- (vi) हम 2 सप्ताह के भीतर इस मामले का पूरा विवरण प्रस्तुत कर देंगे ।

6.2 संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निर्णय किए गए :

- (i) एमबीपीटी इस मामले का पूरा विवरण प्रस्तुत करेगा ।
- (ii) एमबीपीटी कोचीन पत्तन न्यास में कैटामारैन्स- हॉवर क्राफ्ट प्रचालन मॉडल का अध्ययन करने के लिए अपना प्रतिनिधि भेजेगा ; और, उसके बाद आवश्यक होने पर प्रशुल्क व्यवस्था का नये सिरे से गठन करेगा ।
- (iii) एससीआई याचिकाकर्ताओं की ओर से एमबीपीटी को सीओपीटी में अध्ययन किए जाने वाले तथ्यों की सूची देगा । यह स्मरण पत्र के स्वरूप की होगी ।

7.1 भारतीय जहाजरानी निगम (एससीआई) ने एमबीपीटी को उनकी समिति की सहायता के लिए स्मरण पत्र प्रस्तुत किया है । समिति सीओपीटी में यानों पर वसूल किए जाने वाले प्रभारों का अध्ययन करेगी ।

7.2 एमबीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में किए गए निर्णय पर की गई अनुवर्ती कार्रवाई के रूप में निम्नलिखित सूचना और प्रस्तुत की है :-

- (i) कैटामारैन्स और हॉवर क्राफ्ट पर वसूल किए जाने वाले प्रभारों/फीस के संबंध में पृष्ठभूमि विवरण।
- (ii) एमबीपीटी ने सीओपीटी से सूचना एकत्र की । यात्री नौकाओं के लिए लाइसेंस फीस और निरीक्षण प्रभारों की वसूली सीओपीटी द्वारा निम्नलिखित अनुसार की जाती है :-

(क)	सर्वेक्षण एवं मापन	-	240/- ₹0
(ख)	वार्षिक निरीक्षण	-	96/- ₹0

(ग)	रजिस्ट्रीकरण	-	96/- रु
(घ)	लाइसेंस जारी करना या पुनः जारी करना	-	96/- रु

- (iii) उपर्युक्त प्रभारों के अलावा, कोचीन पत्तन में चलने वाले यान को सीओपीटी जेटी में बर्थ लेने के लिए बर्थ किराया प्रभार देने होते हैं जिनकी वसूली प्रतिदिन आधार पर की जाती है। एमबीपीटी में ऐसे यानों पर प्रभार बंदर दरों के मान के अधीन प्रति जीआरटी प्रतिमाह आधार पर और दूसरे प्रभार भी जलयान के लिए लाइसेंस फीस के रूप में जलय स्थल के प्रयोग के लिए प्रति जीआरटी प्रतिमाह आधार पर लिए जाते हैं। सीओपीटी में यात्री फीस की कोई वसूली नहीं की जाती। एमबीपीटी में एक साथ लिए गए सभी प्रकार के प्रभारों की सीओपीटी में प्रतिवर्ष प्रभारित लाइसेंस फीस और दैनिक आधार पर प्रभारित बर्थ किराये से नकारात्मक तुलना नहीं की जा सकती।
- (iv) प्रचालकों द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रति यात्री किराये से यदि तुलना की जाए तो एमबीपीटी द्वारा वसूल की जाने वाली यात्री फीस बहुत ही कम है। इस दृष्टि से बंदर दरों के मान के अंतर्गत मासिक लाइसेंस फीस, और संचालन प्रभार की दरों के मान में निर्धारित जलयान के लिए लाइसेंस फीस सर्वथा उचित है। हालांकि इन वसूलियों से बहुत कम राजस्व मिलता है परंतु विविधता उचित है क्योंकि इससे प्रचालकों को विभिन्न विभागों द्वारा यानों के लिए दी जा रही विभिन्न सेवाओं के बारे में जानकारी मिल सके।

7.3 तत्पश्चात् एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि एफए और सीएओ, (सीओपीटी) से प्राप्त सूचना के अनुसार रजिस्ट्रीकरण के समय अपेक्षित लाइसेंस फीस 432/- रु है और नवीकरण फीस 288/- रु है। सीओपीटी में यदि पायलट सेवा किराये पर ली जाती है तो पायलट प्रभार भी लिए जाते हैं। परंतु एमबीपीटी में चलने वाले यानों के लिए कोई पायलट प्रभार अपेक्षित नहीं है।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों पर विचार करने पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) यह अभ्यावेदन एमबीपीटी की संबंधित दरों के मान के अनुसार कैटामारेन, हॉवर क्राफ्टो आदि पर प्रभारित जलयानों के लिए यात्री फीस और लाइसेंस फीस की वसूली के बारे में है।
- (ii) जलयान के लिए लाइसेंस फीस से संबंधित मामले पर मुंबई शिप टू शोर लांच आपरेटर (एमएसएसएलओए) द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा आज ही पहले पारित किए गए आदेश सं० टीएमपी/36/2000 - एमबीपीटी में विस्तार से विचार किया गया है। इस मामले में यह प्राधिकरण जलयान के मौजूदा वर्गीकरण और बंदर प्रभारों की समीक्षा एमबीपीटी के संचालन प्रभार, कर्षण प्रभार, पत्तन देय प्रभारों आदि के अगले सामान्य संशोधन के समय करने का पहले ही निर्णय कर चुका है। इस प्रकार कैटामारेन और हॉवर क्राफ्टों के लिए लाइसेंस फीस में तत्काल कटौती किए जाने के बारे में अभ्यावेदन पर विचार नहीं किया जा सकता क्योंकि एक अकेले मामले में इस प्रकार निर्णय लेने का व्यापक प्रभाव होगा।
- (iii) ऐसे ही एक मामले में (अर्थात् एमएसएसएलओए द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन के मामले में) यह भी निर्णय किया गया है कि एमबीपीटी यानों से दो बार प्रभार एकबार संचालन प्रभार आदेश और दुबारा बंदर दरों के मान के अनुसार - लाइसेंस फीस वसूल नहीं कर सकता। एमबीपीटी की दरों के मान में इस आशय का संशोधन कर दिया गया है।

उपर्युक्त निर्णय के मद्देनजर आवेदकों की और गेटवे एलिफेंटा जल वाहतुक सहकारी संस्था मर्यादित की व्यथा का स्वतः निवारण हो जाता है।

- (iv) आवेदकों ने 8 माह के प्रचालन में इन यानों की क्षमता 30% मानकर यात्री फीस में कटौती करने का तर्क दिया है। 1997 में, एमबीपीटी ने 12 माह के प्रचालन में 60% क्षमता के आधार पर यात्री फीस वसूल करने का प्रस्ताव किया। तत्पश्चात् केवल 30% क्षमता मानकर और केवल साफ मौसम में ही प्रचालन मानकर गेटवे मांडवा मार्ग में यात्री फीस में कटौती कर दी गई। परंतु इस कटौती को अन्य मार्गों में चलने वाले यानों पर लागू नहीं किया गया था। गेटवे-मांडवा मार्ग में यात्री फीस में कटौती का प्रस्ताव करते समय एमबीपीटी ने ब्यान दिलाया था कि इस क्षेत्र में यान का औसत प्रयोग लगभग 32% था जो महाराष्ट्र सरकार के रिकार्डों से उसके द्वारा अभिनिश्चित यातायात विवरणों पर आधारित था। एमबीपीटी ने दूसरे मार्गों में यातायात में ऐसी कोई कटौती नहीं देखी। यान की क्षमता 30% मानकर यात्री फीस का निर्धारण करने के लिए अब दिए गए अपने तर्कों के समर्थन में आवेदकों ने अपने यानों द्वारा ले जाए जाने वाले यात्रियों की वास्तविक क्षमता दर्शने के लिए कोई प्रामाणिक सूचना प्रस्तुत नहीं की। उन्होंने तो यात्री फीस का विनिर्धारण करने के प्रयोजन से उनके प्रचालन मार्ग चाहे जो भी हों सभी कैटामारैन और हॉवर क्राफ्टों की यान क्षमता को केवल समीकृत करने का अनुरोध किया है। अतः इस अनुरोध की संवीक्षा करने की आवश्यकता नहीं है।

एमबीपीटी वर्ष में केवल 8 माह गेटवे-मांडवा मार्ग में चलने वाले यानों पर यात्री फीस वसूल करता है। यह विचाराधीन है कि गेटवे घाट मानसून काल में प्रचालन के लिए उपलब्ध नहीं होता। दूसरे मार्गों पर चलने वाले हॉवर क्राफ्ट सभी मौसम में चलने वाले यान हैं। आवेदकों ने तर्क दिया है कि फीस की 12 माह के लिए वसूली इस बात पर विचार किए बिना की जाती है कि गेटवे ऑफ इंडिया घाट मानसून काल में प्रयोग करने लायक नहीं रहता। एमबीपीटी ने इस तर्क को खारिज करते हुए सही स्थिति स्पष्ट की है कि मानसून काल में हॉवर क्राफ्ट गेटवे मांडवा क्षेत्र को छोड़कर नये फेरी घाट से चलते हैं।

संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी ने यह पूरी तरह स्पष्ट किया कि यात्री फीस की वसूली महाराष्ट्र मैरीटाइम बोर्ड द्वारा प्रमाणित यातायात आंकड़ों के आधार पर की जाती है। एमबीपीटी द्वारा फीस गेटवे ऑफ इंडिया से शुरू होने वाले यातायात के लिए प्रभारित की जाती है, गेटवे ऑफ इंडिया में यातायात उतरने के लिए नहीं। यह युक्तिसंगत व्यवस्था है।

उपर्युक्त तथ्यों के प्रकाश में, यान की क्षमता 30% मानकर और वर्ष में केवल 8 माह के लिए वसूली को प्रतिबंधित करके गेटवे - मांडवा से भिन्न मार्गों के लिए मौजूदा यात्री फीस में कटौती करने का कोई औचित्य नहीं है।

- (v) गेटवे एलिफेंटा जल-वाहतुक सहकारी संस्था मर्यादित ने भी अनुरोध किया है कि बंदर में उपलब्ध सुविधाओं में सुधार किया जाए और उन्हें प्रभारित फीस के अनुरूप बनाया जाए। बंदरों में सुविधाओं के अभाव के बारे में ऐसी ही शिकायतें विभिन्न प्रयोक्ता समूहों द्वारा भी की गईं जब प्राधिकरण ने एमबीपीटी के बंदर दरों के मान में संशोधन करने के प्रस्ताव पर विचार किया। प्राधिकरण ने बंदर दरों के मान में संशोधन करते हुए अपने 19 जुलाई 2000 के आदेश में बंदरों में उपलब्ध सुविधाओं से संबंधित कुछ विशिष्ट मुद्दों की सूची बनाई और एमबीपीटी को उनकी जाँच करने का सुझाव दिया। तत्पश्चात् एमबीपीटी से बंदरों में किए गए सुधारों के बारे में सूचित करने का अनुरोध किया गया। परंतु एमबीपीटी से उत्तर मिलने का अभी इंतजार है। इस संदर्भ

में एमबीपीटी से अपेक्षा की जाती है कि वह इस मामले की जाँच करे और यथाशीघ्र कार्रवाई करे।

- (vi) एमबीपीटी को सुझाव दिया गया कि वह यात्री नौकाओं, फेरियो, लांचो आदि पर फीस वसूल करने से संबंधित प्रशुल्क ढाँचे के संदर्भ में सीओपीटी मॉडल का अध्ययन करे। एमबीपीटी ने संभवतः इस प्रयास के प्रयोजन को सही नहीं समझा है और दोनों पत्तनों पर यात्री जलयानों पर प्रभारित विभिन्न दरों की तुलना में काफी आगे बढ़ गया है। एमबीपीटी ने यह भी कहा है कि सीओपीटी कोचीन पत्तन में चलने वाले यानों को जब सीओपीटी जेटी में बर्थ लेने की आवश्यकता होती है तब उन पर दैनिक आधार पर बर्थ किराया प्रभार वसूल करता है। एमबीपीटी द्वारा बताई गई स्थिति सही नहीं है और ऐसा सीओपीटी के समुद्र में चलने वाली यात्री लांचों और फेरियों तथा सीओपीटी में आने वाले यात्री जलयानों के बीच कोई भ्रम होने की संभावना के कारण भी हो सकता है।

सीओपीटी अपने यहाँ रजिस्ट्रीकृत नौकाओं पर एक बार रजिस्ट्रीकरण फीस और तत्पश्चात् वार्षिक लाइसेंस नवीकरण फीस वसूल करता है। पत्तन यात्रियों के अंतर-द्वीपीय परिवहन में लगी इन यात्री नौकाओं पर कोई बर्थ किराया या पत्तन देय प्रभार वसूल नहीं करता। हालांकि विलिंगटन द्वीप में अवरोहण जेटी का निर्माण और अनुसूचना सीओपीटी द्वारा किया गया है किंतु यह यात्री नौकाओं से इस जेटी का प्रयोग करने के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं करता। एमबीपीटी के लिए यात्री नौकाओं, कैटामारानों, हॉवर क्राफ्टो आदि पर प्रभार वसूल करने के लिए साधारण एकल प्रशुल्क मद अपनाना अधिक उपयोगी हो सकता है। एमबीपीटी का यह तर्क कि प्रशुल्क की विविधता का प्रयोजन प्रचालको को पत्तन के विभिन्न विभागों द्वारा दी जा रही विभिन्न सेवाओं की जानकारी देना है, पूरी तरह अमान्य है। जहाँ तक पत्तन सुविधाओं के प्रयोक्ताओं का संबंध है वे पत्तन न्यास को प्रभार देते हैं। पत्तन के अलग-अलग विभागों को नहीं। एमबीपीटी से अपेक्षा की जाती है कि वह संचालन प्रभार, कर्षण प्रभार आदि से संबंधित दरों के मान में अगला संशोधन करने का प्रस्ताव वसूलने की वर्तमान व्यवस्था की समीक्षा करेगा और इस संबंध में एक युक्तिसंगत प्रशुल्क ढांचा तैयार करेगा।

९. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण मैसर्स मालदार कैटामारान इंडिया प्रा० लि० और मैसर्स इंटर हार्वर कैटामारान्स फेरी सर्विसेज द्वारा प्रस्तुत किए गए संयुक्त अभ्यावेदन को खारिज करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[निज्ञापन/III/IV/143/2000/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 13th March, 2001

No. TAMP/59/2000-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by M/s Maldar Catamarans India Private Limited and M/s. Inter Harbour Catamarans Ferry Services relating to reduction of licence fee for water conveyance and passenger fees for hovercrafts and catamarans levied by the Mumbai Port Trust, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/59/2000 - MBPT**M/s. Maldar Catamarans India Private Limited****and****M/s. Inter Harbour Catamarans Ferry Services****Applicants****Vs****The Mumbai Port Trust (MBPT)****---****Respondent****ORDER**

(Passed on this 14th day of February 2001)

This case relates to a joint representation submitted by M/s. Maldar Catamarans India Private Limited and M/s. Inter Harbour Catamarans Ferry Services requesting to reduce rates of licence fee for water conveyance, port dues and passenger fees for hovercrafts and catamarans levied by the Mumbai Port Trust.

2.1. The Applicants have given the following points in their joint representation:

- (i). Though the tariffs for Passenger fee were revised downward in 1998, they are still on the higher side, and are illogical which is detriment to their efforts to provide modern cross harbour means of speedy transportation.
- (ii). The reduction in the passenger fee was nullified due to a three fold increase in the Licence fee for Water Conveyance promulgated in December 1998.
- (iii). For catamarans on the Gateway-Mandwa route, the levies are charged for 8 months fair weather season. The Hovercrafts on the other hand being all weather craft are charged fees for 12 months without giving any consideration to the fact that the operating jetty, viz., the Gateway of India is not usable during the monsoon period and, therefore, the levy for this period is unjustified.
- (iv). The Mumbai Port is not providing any services other than giving permission to use the landing place at Gateway of India and permission for right of way through its water area for which the levies are very high.
- (v). M/s. SKS super crafts, a hover craft operator, are paying additional money every month towards rent for the use of the facility of landing at Gateway of India, since a dedicated place is earmarked for them.

2.2. The Applicants have requested this Authority to consider one of the following:

- (i). The passenger Fee exclusively charged to Hovercrafts and Catamarans be cancelled since they are already paying three times more on account of the Licence Fee for Water Conveyance.
- (ii). Reduce the Passenger fees to a flat rate of Rs.2.50 for 30% capacity for 8 months for Hovercrafts and Catamarans.
- (iii). Reduce the Licence Fee for Water Conveyance as applicable to other crafts, i.e., Rs.10/GRT/Month against Rs.30/GRT/Month.

3. Subsequently, M/s. Maldar Catamarans India Private Limited has sent a letter to the MBPT requesting them to consider the case so that, the above matter does not impede the renewal of their Passenger Boat Licence for the year 2000.

4.1. M/s. Gateway Elephanta Jal-Vahatuk Sahakari Sanstha Maryadit, while requesting to be impleaded as a party to these proceedings, have also given the following comments:

- (i). Prior to 1991 the fee for issuance of licence for the passenger launch operating in Mumbai was Rs.82/- per annum. In addition, rental for the use of bunders was also required to be paid @ Rs.10/- per month subject to a maximum of 8 times if paid in lump-sum on annual basis. In 1991 both the levies were combined and a composite licence fee of Rs.10/- per GRT was introduced subject to a maximum of 8 months fee if paid in lump-sum on annual basis. In December 1998 a licence fee for water conveyance @ Rs.10/- per GRT was introduced by the MBPT with the approval of the TAMP.
- (ii). The revised licence fee for water conveyance is payable for 12 months in a year. In addition it is required to pay a licence fee at the bunders @ Rs.10/- per GRT per month subject to maximum of 8 times of paid in lump-sum on annual basis, which is very high.
- (iii). The MBPT also levies a hard charge fee of Rs.3/- per GRT per day for the duration of period when a boat is under repair in the MBPT area. It is difficult to understand why should the hard fee be charged when a licence fee at the bunder is collected for the entire year.
- (iv). Even though the MBPT charged all the above fees, they are not providing any matching services. The condition of the hard in particular is so bad that Mercantile Marine Department's Surveyors have refused to visit the craft on the hard for the routine survey. The MBPT does not provide any facility by way of public utility like fresh water, toilet, common office or waiting room for the passengers either at the hard area or at the various landing places.

4.2. In view of above reasons, the Sanstha has requested this Authority to consider the following:

- (i). Rationalisation of the various fees.
- (ii). Exploring the possibility of a single window for collection of levies.
- (iii). Reduction in the fees for issuance of licence as also Bunder charges.
- (iv). Improvement in the facilities being provided for the money charged.

5. A copy of the joint representation of M/s. Maldar Catamarans and Inter Harbour Catamarans was forwarded to the MBPT for its comments. The Comments received from the MBPT are summarised below:

- (i). The modalities for operation of catamaran/hovercraft, speed boat etc. from Gateway of India were initially approved by the Board in October 1996. This included levy of passenger fee at Rs.5 per passenger in peak hours and Rs. 2.5 per passenger in non-peak hours with charges worked out at 60% of the passenger capacity of the craft for the entire year. Subsequently, on receipt of a representation from the operators in May 1998, the Board modified the charges by considering 30% of the passenger capacity in respect of routes between Gateway and Mandwa and at 60% capacity in respect of other route and charges being paid for 8 months excluding monsoon season on the Mandwa route. The revised rate came into effect from 13.8.1998 after receipt of approval of the TAMP.
- (ii). Compared to the fees collected by ordinary passenger launches, the charges levied by the operators of catamarans, hovercrafts, speed boats which cater to the higher income and middle income group of passenger are very high. A comparative position of charges payable to MBPT and fees collected by the operators shows that the fees collected by them are very high compared to the total payment made by them to the MBPT on account of Port dues (every 6 months), monthly licence fee under the Scale of rates charged at the bunders, licence fee for water conveyance and passenger fee.

- (iii). A sizeable amount is spent by the MBPT for providing safe navigational aids as well as conservancy of the Port. Considering the number of times in a month the catamarans and speed boats are plying in the MBPT waters, the licence fees for water conveyance @ Rs.30 per GRT per month does not appear to be exorbitant.
- (iv). Licence fees prescribed in Section I of the Scale of rates charged at the Bunders is a composite charge for various services provided at the Bunders to the craft. Earlier these charges were separately recovered as Ground Rent, Basin Rent and charges for supply of fresh water etc. With the simplification, now only a composite charge called 'Monthly Licence Fee' is levied.
- (v). It is true that during the monsoon period Gateway of India jetty is not used; but, during that period the hovercraft service operates from New Ferry Wharf. As only the service to Mandwa is not operated during the monsoon period, concession in this route has already been given. Levy of Passenger fees for a 12 month period on the other routes is thus justified.

6.1. A joint hearing in this case was held on 15 September 2000 at the MBPT premises. At the joint hearing the following submissions were made:

S.K.S. Supercrafts

- (i). Rates are very high. Passenger fee is charged for no service or facility.
- (ii). The MBPT charges levy for 12 months. Our operating season is only 7½ - 8 months.
- (iii). 60% capacity utilisation is assumed. This is too high and unrealistic.
- (iv). Our viability is affected.
- (v). We should not be charge at all. We pay double levy. We pay to Maharastra Maritime Board.
- (vi). Our business is capital intensive. We pay taxes which is too heavy a burden on us.
- (vii). We are a public utility. Therefore, totally exempt us.
- (viii). We get no facility. We have no pontoon. There are no fenders at landing jetty and, therefore, our crafts get damaged.
- (ix). We do not know how we can be classified as luxury crafts.

Maldar Catamarans India Private Limited

On an average passenger traffic carried amounts to 32% of carrying capacity. We carry only 18%. We are overburdened.

Mumbai Port Trust (MBPT)

- (i). The operation of the catamarans, hovercraft etc. is within our Port area and we have the jurisdiction which is governed by the MBPT Passenger Boat Rules.
- (ii). The JNPT came in later. They have a right of innocent passage to cross the JNPT channel.
- (iii). We have already made changes. We charge only for 8 months and also charge only for 30% of the capacity.
- (iv). They cater to higher income group. They can easily pay. The traffic figures are certified by the MMB. We charge only for traffic originating in our area and not for out going traffic.

- (v). Their problem was during 1996-98. Taking note of their problem, in 1998 we amended the rates. They want it to be retrospectively effective which is not possible.
- (vi). We will give a note about the history of this case within 2 weeks.

6.2. At the joint hearing, the following decisions were taken:

- (i). The MBPT will give a note about the history of this case.
- (ii). The MBPT will also send its representative to study the Catamaran – Hovercraft operation model at the Cochin Port Trust; and, recast its tariff arrangement thereafter, if necessary.
- (iii). The SCI will, on behalf of the petitioners, give the MBPT a list of points to be studied at the COPT. This will be in the nature of an 'aide memoir'.

7.1. The Shipping Corporation of India (SCI) has submitted an 'aide memoir' to the MBPT to assist their committee which will study the charges levied to the crafts at the COPT.

7.2. The MBPT has submitted following further information as follow up action on the decision taken in the joint hearing:

- (i). A background note on charges / fees levied on catamarans and hovercrafts.
- (ii). The MBPT collected information from the COPT. Licence fee and inspection charges for passenger boats, are being collected by the COPT as detailed below:

(a).	Survey and measurement	-	Rs.240/-
(b).	Annual inspection	-	Rs.96/-
(c).	Registration	-	Rs.96/-
(d).	Issue or reissue of licence	-	Rs.96/-
- (iii). Apart from the above mentioned charges, the craft plying in Cochin Port are required to pay berth hire charges for berthing at COPT jetties which is levied on a per-day basis. In MBPT charges on such crafts are on per-GRT per-month basis under the Bunder Scale of Rates and another charge also on per-GRT per-month basis for use of waterfront known as licence fees for water conveyance. At the COPT, there is no levy of passenger fee. As all types of charges taken together in the MBPT may not compare unfavorably with the licence fees charged every year, and berth hire charged on a daily basis at the COPT.
- (iv). When compared with the per passenger fare collected by the operators, the passenger fees levied by the MBPT is meager. In view of this, the levy of passenger fee, monthly licence fee under the Bunder Scale of Rates, and licence fee for water conveyance prescribed in the Scale of Rates for Pilotage is justifiable. Though these levies generate very small revenue, the multiplicity is justified so as to make the operators aware about the different services being rendered by different departments to the crafts.

7.3. Subsequently, the MBPT has clarified that as per information received from the FA & CAO, (COPT) the licence fee required at the time of registration is Rs.432/- and renewal fee is Rs.288/- as against the rates informed earlier. At the COPT, the pilotage charge is also recovered whenever such services are hired. However, no pilotage services required for crafts plying at the MBPT.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The representation is about the levy of passenger fee and licence fee for water conveyance charged on catamaran, hovercrafts, etc. in terms of the respective Scales of Rates of the MBPT.
- (ii). The issue relating to licence fee for water conveyance has been elaborately dealt with in this Authority's Order passed earlier today in Case No. TAMP/36/2000-MBPT relating to a representation filed by the Mumbai Ship to Shore Launch Operators (MSSLOA). In this case, this Authority has already decided to review the existing categorisation of floating craft and bunder charges at the time of the next general revision of the MBPT tariffs for Pilotage, Towage, Port Dues, etc. That being so, the representation about immediate reduction in the licence fee for catamarans and hovercrafts cannot be considered since such a decision in an isolated case will have widespread repercussions.
- (iii). In the same case (i.e. representation made by the MSSLOA), it has also been decided that the MBPT cannot levy licence fee twice from the crafts – once under pilotage order and again as per the Bunder Scale of Rates. The Scales of Rates of the MBPT have been amended to this effect.

In view of this decision, the grievances aired by the Applicants and the Gateway Elephanta Jal-Vahatuk Sahakari Sanstha Maryadit about double levy of licence fee get automatically redressed.

- (iv). The Applicants have also pleaded for reduction in passenger fees by considering a 30% capacity of these crafts for 8 months of operation. In 1997, the MBPT proposed to levy passenger fees based on 60% capacity for 12 months of operation. Subsequently, the passenger fee was reduced in Gateway-Mandwa route by considering only 30% passenger capacity and operation during fair weather season. This reduction was, however, not extended to the crafts plying in other routes. While proposing reduction in the passenger fees in Gateway-Mandwa route, the MBPT had pointed out that the average occupancy of the craft in this sector was about 32% based on the traffic details ascertained by it from the records of the Govt. of Maharashtra. The MBPT did not find any such reduction in traffic in other routes. In support of their pleadings made now for fixing passenger fee considering a craft capacity of 30%, the Applicants have not produced any authentic information to show the actual capacity of passenger carried by their crafts. They have only requested to equate the craft capacity of all catamarans and hovercrafts irrespective of their operating route for the purpose of determining Passenger fees. This request does not, therefore, stand scrutiny.

The MBPT levies passenger fees on crafts plying in the Gateway-Mandwa route only for 8 months in a year. This is under the consideration that the Gateway wharf is not available for operation during the monsoon time. Hovercrafts operating in the other routes are all-weather crafts. The Applicants have argued that the fees are levied for 12 months without giving any consideration to the fact that the Gate of India-wharf is not usable during monsoon period. The MBPT has dismissed this argument by bringing out the correct position that during the monsoon time, the hovercraft services, except in the Gateway – Mandwa sector, operate from the New Ferry Wharf.

At the joint hearing, the MBPT has made it very clear that the levy of passenger fee is based on the traffic figures certified by the Maharashtra Maritime Board. The fee is charged by the MBPT only for traffic originating from Gateway of India and not for the traffic landing at Gateway of India. This is a reasonable arrangement.

In the light of the facts emerging as narrated above, there is no reason for reducing the existing passenger fee for routes other than Gateway-Mandwa, by considering a 30% craft capacity and to restrict such levy only to 8 months in a year.

- (v). The Gateway Elephanta Jal-Vahatuk Sahakari Sanstha Maryadit has also requested for improvement in the facilities available at the Bunder to make them commensurate with the fees charged. Similar complaints about lack of facilities at the Bunder were made by various user groups when this Authority considered the proposal of the MBPT for revision of its Bunder Scale of Rates. In its Order dated 19 July 2000 revising the Bunder Scale of Rates, this Authority had listed certain specific issues relating to the facilities at the Bunder and advised the MBPT to look into them. Subsequently, the MBPT has been requested to intimate the improvements made in Bunder. Response from the MBPT is, however, still awaited. In this context, the MBPT is required to look into this issue and act expeditiously.
- (vi). The MBPT was advised to study the COPT model with reference to the tariff structure relating to levy the fees on passenger boats, ferries, launches etc. The MBPT has, perhaps, misunderstood the purpose of this exercise and has gone ahead with comparing the various rates charged on passenger vessels at both the ports. The MBPT has also brought out that the COPT levies berth hire charges on dally basis on crafts plying in the Cochin Port when they are required to be berthed at the COPT jetties. The position reported by the MBPT is not correct and this may be due to the possible confusion between the passenger launches and ferries plying in the COPT waters and passenger vessels calling at the COPT.

The COPT levies one time registration fee and subsequently annual licence renewal fee on boats registered with it. The Port does not levy any berth hire or port dues on these passenger boats, which are engaged in Inter-Island transportation of passengers. Even though the Embarkation Jetty in the Willington Island has been constructed and maintained by the COPT, it does not levy any charge from the passenger boats for using this jetty.

It may be useful for the MBPT to adopt such a simple single tariff item to levy charges on passenger boats, catamarans, hovercrafts, etc. The MBPT's argument that the multiplicity of tariff is to make the operators aware of the different services being rendered by different Departments of the Port is totally unacceptable. As far as users of the Port facilities are concerned, they pay to the Port Trust and not to individual Departments of the Port. The MBPT is required to review the present arrangement of charging various floating craft, at the time of formulating its proposals for next revision of its Scale of Rates relating to Pilotage, Towage, etc., and to come up with a rationalised tariff structure in this regard.

9. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the joint representation made by M/s. Maldar Catamarans India Private Limited and M/s. Inter-Harbour Catamarans Ferry Services.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT./III/IV/143/2000/Exty.]

